

Sirius Air Rally 2010

28. august 2010
Herning Lufthavn

INDHOLDSFORTEGNELSE

<u>SIDE:</u>	<u>EMNE:</u>
1	Konkurrenceformål.
1	Flyveplanlægnings-prøve.
1	Navigations-prøve.
2	Speciale prøver.
2	Landings-konkurrence.
3	Generelle regler.
3	Pointberegning.
3	Diskvalifikation.
3	Dommere.
4	Protester.
5	Strafpoint-liste.
6	Rally information.
7	Rally information.
8	Program
A1	Bilag - information om udlagte mærker.
A2	Bilag - information om baneafmærkning.
A3	Bilag - information om kurs og tid.
A4	Bilag - sikkerhedsudstyr m.v.

DMU Sport OG Sirius Air Rally

A. KONKURRENCE REGLER

A.0.1. Konkurrencen er åben for alle piloter (solo og med navigatør). Alle flytyper (undtagen vandfly) må anvendes. Flyvetid: minimum 3 timer. Vægt: minimum tomvægt 175 kg, maximum total vægt 3.000 kg jvf. luftdygtighedsbeviset.

A.0.2. Konkurrencen vil bestå af følgende 3 discipliner:

1. Flyveplanlægning- og navigationsprøve.
2. Specialprøver.
3. Landingstest.

Hver deltager skal flyve det samme fly gennem hele konkurrencen, men hvis konkurrencelederen tillader det, må deltageren skifte til et andet fly af samme type, hvis der opstår tekniske problemer. Hvert fly kan deltage to gange.

A.0.3. Det er tilladt at medtage passagerer på navigationsturen, men de må ikke deltage i kalkulationsprøverne.

FLYVEPLAN- OG NAVIGATIONSPRØVE

A.1. FLYVEPLAN PRØVE

A.1.01. Ved ankomsten til flyveplanlægningslokalet udleveres en kuvert en flyveplan og et konkurrencekort 1:200.000.

Kuverten indeholder:

Instruktioner for navigationsturen, omfattende nødvendige flyveprocedurer og identifikation af vendepunkter.

(Vendepunkter samt start og mål er vist på vedlagte kortkopi og er markeret med en cirkel og nummererede)

Et sæt vendepunktgrafier

Et sæt rutefotografier

Instruktion til touch and go/udelanding

Et rutespørgeskema.

A. 1.02. Endvidere udleveres:

Flykendings opgave.

Test flyveplan opgave.

A.1.03. Deltageren har nu én time til:

Beregning af test flyveplan

Løse flykendingsopgaven

Klargøre kort til flyveturen

Opgaven kan deles, så en del bliver udført på mellemlandingspladsen.

A.1.04. Navigationsruten/ruterne skal flyves efter den udleverede computer-beregnete flyveplan, der er baseret på hver deltagers individuelle officielle TAS. Den udregnes af konkurrenceledelsen og skal anvendes af alle deltagere.

A.1.05. Computer-flyveplanen specificerer tid for start og passage af mål og alle vendepunkter samt TT (true track), TH (true heading), GS (ground speed) og tid på hvert ben.

A.1.06. Det er tilladt deltageren at anvende 45 minutter til ovenstående opgaver..

Såfremt rummet forlades senere end 45 minutter efter udleveringen af opgaverne, gives strafpoint.

Fra det tidspunkt, hvor det er planlagt, at deltageren skal forlade rummet, gives 15 minutter til at gå direkte til flyet, forberede det for flyvning og taxi til startposition.

A.1.07. Der må medtages computer (såvel manuel som elektronisk), lineal, målestok, protractor, blyant, kuglepen, delepasser, knappenåle og blanke driftsflyveplaner i flyveplanlægningslokalet og i flyet.

A.1.08. Flykendings opgave og test flyveplan skal afleveres senest efter 45 minutter.

A.1.1 **NAVIGATIONSPRØVEN**

A.1.11. Formålet med denne prøve er at teste deltagernes evner i præcis navigation og afpasning af tid. Prøverne inkluderer at holde korrekt kurs, højde og GS.

A.1.12. Under navigationsturen vil tiden blive kontrolleret ved start og mållinie, vendepunkter og andre checkpunkter.

A.1.13. Der behøver ikke nødvendigvis at være tidskontrol på vendepunkter. Der skal være mindst 5, max. 10 tidskontroller udover tidskontroller ved start og mål.

A.1.14. Flyene kan observeres af bemandede hemmelige kontrolpunkter eller GPS logger på navigationsturen. Cirkling er ikke tilladt, undtagen hvis det er foreskrevet ved specielle flyveprocedurer.

- A.1.15. Vendepunkter, start og mål skal være veldefinerede punkter både på kortet og på jorden.
- A.1.16. Rutelængden skal være mindst 100 NM og højst 150 NM.
TAS oplyses af piloten ved tilmeldingen med angivelse af TAS delelig med 5. Minimum tilladt TAS er 60 kts.
- A.1.17. Kontrolpunkter skal overflyves fra den korrekte retning langs indgående track. Tidscheck vil blive foretaget, når flyet passerer en linie vinkelret på track.
- A.1.18. Enhver deltager, der ikke identificeres på de fastlagte kontrol- og målpunkter, vil blive dømt som ikke passeret, og gives max. tidsstrafpoint.
- A.1.19. Kun kort i skala mellem 1:200.000 og 1:300.000 må anvendes til konkurrencen. Til brug i en nødsituation må ICAO kort 1:500.000, uden konkurrencemarkeringer, medbringes i flyet. Der må ikke medføres andre korttyper under konkurrencen.

A.2. **SPECIAL OG OBSERVATIONS PRØVER**

- A.2.01. Formålet med denne prøve er, at afprøve pilotens sans for almindelig vedligeholdelse af flyet, herunder sikkerhedsudstyr, flytype kendskab og evne til at foretage korrekte observationer under en navigationsflyvning. Prøven omfatter:
 - sikkerhedsudstyr ombord.
 - identificere mærker på ruten.
 - identificere fotos på ruten.
 - identificere vendepunktsfoto
 - påtegne routesvarskemaet positionen af alle typer mål, der findes på ruten.
- A.2.02. Vendepunktsfoto kan være taget fra hvilken som helst flyveretning. Vendepunktsfoto kan være korrekt eller inkorrekt
Hvis vendepunktsfoto er inkorrekte, skal de være taget mindst 0,5 mn fra vendepunktet.
- A.2.03. Flyet vil blive bedømt med sikkerhedsudstyr m.v. Se bilag A4.
- A.2.04. Der skal mindst være 4 mærker udlagt og mindst 4 foto.
Udlagte mærker skal være fremstillet af hvide eller orange 50 cm brede strimler og udlægges således, at den totale størrelse af hvert mærke ikke er under 3 m og ikke over 4 m.
Udlagte mærke skal være indenfor 100 m til venstre eller højre fra track.
Fotos skal være taget indenfor 300 m til højre eller venstre for track, og i en retning af ikke over 45° til indgående track.
- A.2.05. Udlagte mærker er obligatoriske ved start og målpunkter.
- A.2.06. Tilladte bogstaver og tegn fremgår af bilag A1.
- A.2.07. Det nøjagtige punkt, der skal identificeres, vil være markeret med en cirkel på hvert fotografi. Fotos skal være taget med en 50-70 mm linse i 500'-1000' AGL, og være taget i samme sæson som afviklingen af rallyet.
- A.2.08. Intet foto eller mærke må være placeret indenfor de første 500 m på hvert ben.
- A.2.09. Ved flyvningens afslutning er det tilladt deltageren at blive siddende 15 minutter i flyet, for at fuldføre notater på routesvarskemaet. De 15 minutter løber fra flyet er stoppet på anvist parkeringsplads.

A.3. **LANDINGSTESTEN**

- A.3.01. Formålet med denne er, at afprøve pilotens evne til at udføre 2 normale præcisionslandinger. Landingsrunder flyves i 1000 ft AGL og kan være venstre- eller højrerunder efter konkurrenceledelsens afgørelse. Der er 2 muligheder for landingstesten: (1) ved ankomst til udelandingspladsen og (2) ved hjemkomsten efter NAV turen.
- A.3.02. Normal landing er en landing, hvor brug af motor, spoilers, flaps og sideglidning er op til pilotens egen afgørelse.
- A.3.03. Alle landinger skal foretages i landingsfeltet, på eller så tæt på 0-arealet som muligt. Landingsfeltet er 12 m bredt og 50 m langt og skal være afmærket. Se bilag A2.
- A.3.04. Landing skal ske på begge hovedhjul samtidigt (maksimum 5 meter fra hinanden). Når cheflandingsdommeren har besluttet, at sidevindslandinger må foretages, må sætningen ske på hovedhjulet i vindsiden først. Næsehjulet skal være klart løftet fra banen. Halehjulsfly skal landes i en stilling, hvor halen er lavere end det horisontale plan.
- A.3.05. Sætningen efter 0-arealet er defineret som det punkt, hvor flyet begynder at rulle på jorden efter alle hop. I tilfælde af

hop fra før til efter 0-arealet, sættes sætningspunktet til det, der giver højest strafpoint.

- A.3.06. Et fly dømmes for at hoppe, når begge hovedhjul (eller et enkelt hovedhjul), efter kontakt med banen, hopper til en højde på mere end hovedhjulenes diameter, eller en længde på 15 meter.
- A.3.07. Hvis nogen del af flyet rører jorden inden 0-arealet, måles afstanden fra sætningspunktet til 0-arealet. I tilfælde af halehjulslandinger, der dømmes som trepunktslandinger, skal sætningspunktet for hovedhjulene anvendes.
- A.3.08. Sidevindsforhold eksisterer, når sidevindskomponenten er 8 kts eller mere. Vindhastigheden skal måles tæt ved 0-arealet med en egnet vindmåler. Cheflandingsdommeren beslutter, når der eksisterer sidevindsforhold, og lader et iøjnefaldende flag opsætte 50 m før 0-arealet, for at advisere deltagerne. Deltagerne bliver også orienteret over radioen.
- Hvis sidevindskomponenten overstiger 15 kts, bliver landingstesten stoppet.
- A.3.09. UNORMALE LANDINGER defineres som:
- Næsehjulet ikke klart fri af jorden.
 - Et halehjulsfly sættes ikke med halen lavere end det horisontale plan.
 - Et hovedhjul klart over banen i begyndelsen af sætningen uden autoriserede sidevindsforhold, i en højde større end hovedhjulets diameter.
 - Under autoriserede sidevindsforhold at lande på hovedhjulet i læsiden alene og med hjulet i vindsiden fri af banen i en større højde end hovedhjulets diameter.
 - Andre dele af flyet end hjulene har berørt banen.
 - Optrækning af flaps indenfor landingsfeltet før eller efter sætningen.
- A.3.10. Såfremt et fly ikke rører jorden i en landingstest eller lander udenfor landingsfeltet, idømmes maksimum strafpoint.

A.4. **GENERELLE REGLER**

- A.4.01. Alle deltagende fly skal bære identifikationsbogstaver eller numre, klart synlige fra jorden i 1000 ft AGL.
- A.4.02. Såfremt der opstår startproblemer for et fly, må deltageren ikke forlade flyet. Deltageren skal foretage et radioopkald til konkurrenceledelsen (via tårnet), forklare situationen og derefter følge de givne instruktioner.
- A.4.03. I tilfælde af indskrænkninger i flyvningen (f.eks. på grund af vejret), vil konkurrenceledelsen diskutere alternative opgaver med juryen og overdommeren, før der udstedes direktiver for en alternativ afgørelse af konkurrencen.
- A.4.04. Rygning er forbudt ved briefing,debriefing og i flyveplanlægningslokalet.

A.5. **POINTGIVNING**

- A.5.01. Konkurrencen er en individuel konkurrence med præmier til de tre bedst placerede piloter med navigatører.
- A.5.02. Det samlede resultat består af alle strafpointene lagt sammen. Deltageren med det laveste antal strafpoint har vundet konkurrencen.
- A.5.03. Hvis to eller flere deltagere har samme antal strafpoint, bliver deltageren med det laveste antal strafpoint i hver gruppe i nedennævnte rækkefølge udnævnt til vinder:
- Deltageren med det laveste antal strafpoint i navigation eller,
 - Deltageren med det laveste antal strafpoint i landinger eller,
 - Deltageren med det laveste antal strafpoint i specialprøven.

Hvis to eller flere deltagere stadig er lige i hver eneste af ovennævnte prøver, vil de alle få udleveret samme præmiestørrelse.

A.6. **DISKVALIFIKATION**

- A.6.01. Enhver forseelse, dårlig opførsel på jorden eller i luften, indbefattet usportslige optræden eller generelle protester mod andre deltagere, kan resultere i, at juryen diskvalificerer vedkommende.
- A.6.02. Hvis en deltager kommunikerer med en uautoriseret person, i tiden fra ankomsten til flyveplanlægningslokalet og indtil sidste deltager er fløjet ud på navigationsturen, risikerer deltageren at blive diskvalificeret.

A.7. **DOMMERE**

- A.7.01. Overdommer, to dommere og tre jurymedlemmer udpeges af rallykomiteen. Juryens afgørelse er endelig.

A.8. **PROTESTER**

- A.8.01. Protester mod dommernes afgørelser kan indbringes for juryen.
- A.8.02. Konkurrencelederen vil offentliggøre delresultaterne efterhånden som de udregnes. Listen mærkes midlertidigt, og der kan forekomme rettelser.
- A.8.03. Hver deltager har 30 min. til at gennemgå resultaterne, efter offentliggørelsen.
- A.8.04. Før udgangen af 30 minutters perioden må deltageren kontakte konkurrenceledelsen for at afklare evt. uoverensstemmelser.
- A.8.05. Hvis der ikke opnås enighed skal der afleveres en skriftlig protest og det foreskrevne depositum indbetales. Deltageren må begrunde den skrevne protest. Protesten er nu officiel. Protesten bliver derefter overgivet til juryen for en afgørelse. Deltageren har ret til at henvende sig til juryen.
- A.8.06. Efter 30 minutters periodens udløb, kan der ikke afleveres protester.
- A.8.07. Protester mod andre deltagere er ikke tilladt.
- A.8.08. De endelige officielle resultater vil blive offentliggjort, efter at dommerpanelet har orienteret de implicerede om resultatet af protesterne.
- A.8.09. Ved skriftlige protester til juryen betales et depositum på kr. 300,- der vedlægges den skriftlige protest. Depositum vil kun blive tilbagebetalt, hvis protesten tages til følge.

A.9. **STRAFPOINT-LISTE**

A.9.00. FLYVEPLANLÆGNING OG NAVIGATION
(Total max. strafpoint 2.000)

		Strafpoint	Max. strafp.
A.9.01.	Flyveplanlægning		<u>50</u>
	- Undlade at forlade flyveplanlægningslokalet efter 45 minutter	50	50
A.9.02.	Starttid (flyet passerer startlinien på banen)		<u>150</u>
	- Grænse +/- 60 sekunder	0	
	- Passere linien før eller efter grænsen	150	150
A.9.03.	Passage af vendepunkter (hvert punkt)		<u>250</u>
	- Grænse +/- 15 sekunder (hvis tidskontrol)	0	
	- Yderligere afvigelser pr. fuldt sekund (hvis tidskontrol)	2	250
A.9.04.	Passage af hemmelig tidskontrol (hvert punkt)		<u>250</u>
	- Grænse +/- 15 sekunder	0	
	- Yderligere afvigelser pr. fuldt sekund	2	250
A.9.05.	Passage af målpunkt		<u>250</u>
	- Grænse +/- 15 sekunder	0	
	- Yderligere afvigelser pr. fuldt sekund	2	250
A.9.06.	Andre afvigelser fra track (hver gang)		<u>300</u>
	- Manøvrer over 90° fra track (hver gang)	100	100
	- Ukorrekte procedurer i kontrol og informationszoner	100	100
A.9.07.	For sen aflevering af rutespørgeskema		<u>50</u>
	- (efter 15 minutters tillæg)	50	50

A.9.1. **SPECIAL PRØVE**
(Total max. strafpoint 1100)

A.9.1.0.	Sikkerhedsudstyr m.v.		<u>60</u>
	- Hver mangel	5	
A.9.1.1.	Udregning af flyveplantest		<u>300</u>
	- Grænse +/- 2 grader i kurs	0	
	- Yderligere afvigelse pr. fuld grad	2	150
	- Grænse +/- 5 sek i tid for hvert ben	0	
	- Yderligere afvigelse pr. fuldt sekund	1	150

		Strafpoint	Max strafp.
A.9.1.2.	Flykending		<u>60</u>
	- Flykending: Ikke eller forkert besvaret (hvert)	5	60
	- Ulovlige hjælpemidler	50	50
	- For sen aflevering af besvarelser (senere end 60 minutter, hele A.9.23.)	50	50
A.9.1.3.	Ophold i sikkerhedszonen (hvert)		<u>100</u>
	- Ikke tilladt	50	50
A.9.1.4.	Mærker, fotos og beskrevne mål (hvert)		<u>30</u>
	- Foto eller mærke indenfor 0,5 NM fra aktuel position	0	
	- 0,5 til 1,0 NM	10	
	- ikke observeret	20	
	- Ukorrekt identifikation eller udenfor 1,0 NM.	30	
	Vendepunktfotoer		
	- Korrekt besvaret		0
	- Fejl besvaret	30	
	- Ikke besvaret	20	
<u>A.9.2.</u>	<u>LANDINGER</u> (Total max. strafpoint 200)		
A.9.2.0.	Normal landing (hver)		<u>100</u>
	(se bilag A2)		
	- 3 meter fri areal	0	
	- Areal "A"	10	
	- Areal "B" og "E"	20	
	- Areal "C"	30	
	- Areal "D" og "F"	40	
	- Udenfor landingsfeltet, udrulning af landingsfeltet eller unormal landing.	100	
	- Overskydning uden at røre banen	100	

B. B. RALLY INFORMATION

ANKOMST INFORMATION:

B.01. Ankomst finder sted fredag aften eller lørdag

INFORMATION OM RALLY KONKURRENCEN:

B.10. Starttid vil være meddelt på en liste i informationen og ved flyveplanlægningslokalet.

B.11. Masterur findes ved flyveplanlægningslokalet.

B.14. Computerflyveplanen skal anvendes til den endelige færdiggørelse af navigationskonkurrencen.

B.15. Det 1:200.000 - 1:300.000 kort, der skal anvendes, udleveres sammen med rutespecifikationerne. ICAO-kort 1:500.000 må kun anvendes i en nødsituation og må ikke være påført konkurrencemarkeringer.

B.16. Flyveplanlægningslokalet skal forlades senest 45 min. efter udlevering af opgaver.

B.17. Før start skal flyet placeres mindst 50 m før startlinien på bane i brug, og tiden vil blive bedømt, når propellen passe-

rør denne linie.

- B.18. Under navigationsturen er det tilladt at medtage passagerer. Computerplanen skal følges så nøjagtigt som muligt. Hvis der mistes et kontrolpunkt, skal flyvningen fortsættes i overensstemmelse med flyveplanen. Turen skal flyves i 1000 ft AGL.
- B.19. Luftrafikreglerne skal overholdes.
- B.20. Mærker og fotos, der observeres på turen, skal noteres på rutespørgeskemaet. Afstanden måles fra sidste vendepunkt og skal angives i NM.
- B.21. Hvis der skal flyves gennem kontrol- og informationszoner, husk opkald til ATC.
- B.22. Der skal udføres en landing på en flyveplads under turen. Her kan der gøres et ophold på ca. 120 min. hvis det er beskrevet i flyveplanen, ellers er det en touch/and go landing. Landingen kan blive bedømt, hvis det er fastlagt af konkurrenceledelsen. Landingen skal da udføres som en normal præcisionslanding (se pkt. B.04.). På denne flyveplads skal startende fly give plads for landende fly.
- B.23. Efter passage af mållinien, skal flyveledelsen på konkurrencepladsen anmodes om landingsinstruktioner, og der skal fortsættes direkte til landingsrunden.
- B.24. Hvis konkurrenceledelsen har fastlagt det, vil landingen på konkurrencepladsen blive dømt som en normal præcisionslanding (se pkt. B.04.), ellers vil landingen være fri.
- B.25. Efter landing vil flyet blive dirigeret til parkering.
- B.26. Flyet må ikke forlades, før rutespørgeskemaet er afleveret til en ordonnans senest 15. min. efter, at flyet er stoppet på anvist parkeringsplads.
Kuerten med alt original konkurrencemateriale afleveres.
- B.27. Flyet vil blive bedømt for sikkerhedsudstyr m.v.
- Lovlige hjælpemidler: Skriveredskaber, målelineal, nav. computer (manuel eller elektronisk) AIP eller Airfield Manual og ICAO kort Danmark 1:500.000.
- B.29. Resten af dagen er fri til frokost og afslapning. Der er bus til overnatningsstederne.
- B.30. Rally middag og præmieoverrækkelse vil blive holdt om aftenen.

SØNDAG

- B.32 Søndagen er beregnet til afslapning og hjemtransport.

På gensyn ved de kommende rallys. Dette rally afholdes hvert år.

DMU Sport og Sirius Air Rally regler 2008.

C. PROGRAM FOR DMU OG BP AIR-RALLY

C.1 FREDAG

Ankomst for deltagere der ønsker at ankomme fredag.

C.2. LØRDAG

08:00 morgenkaffe

09:15 briefing

GRUPPE I

0930 1 opgaveuddeling

1030 1. take off

1230 1. landing

1230 frokost

1330 sidste landing

1500 specialopgaver: flyveplan, flykending, sikkerhedsudstyr

1900 Rally middag og præmieoverrækkelser.

Ret til ændringer forbeholdes.

GRUPPE II

0930 specialopgaver: flyveplan, flykending, sikkerhedsudstyr

1200 frokost

1300 1. opgaveuddeling

1400 1. take off

1600 1. landing

1700 sidste landing

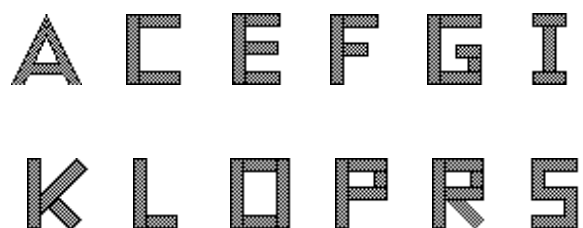
C.3. SØNDAG

Fri til afslapning og hjemtransport.

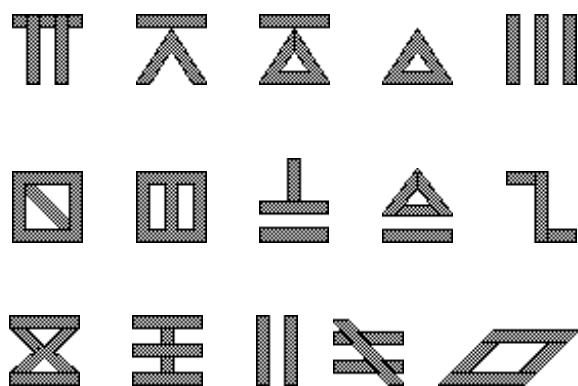
MÆRKER INFORMATION

Udlagte mærker skal være hvide eller orange og fremstilles af strimler på 0,5 m brede og en total størrelse på 3 og 4 m.

Tilladte bogstaver i startpunkt, vendepunkter og målpunkt:

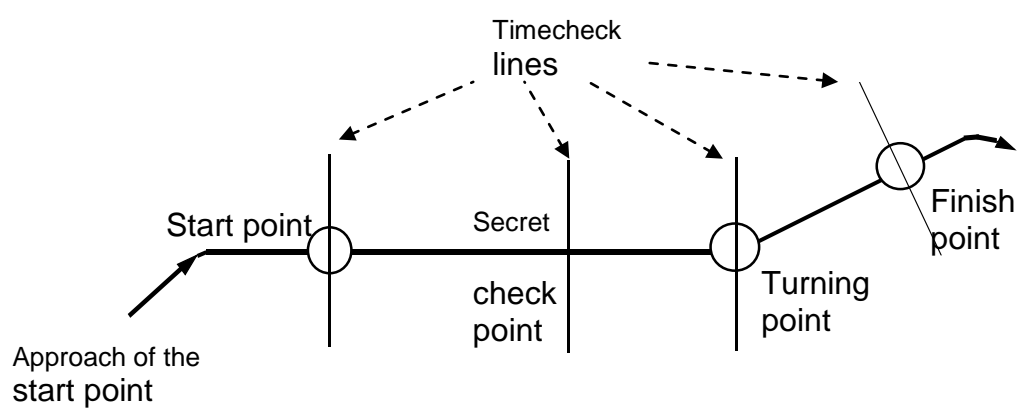


Tilladte mærker på ruten:



Når bogstaver og/eller mærker er brugt skal de være placeret så de ses korrekt i forhold til flyveretning.

Kurs og tid



SIKKERHEDSUDSTYR M.V. I FLYET

Redningsvest til alle i flyet.

Lyssignalpistol.

Lommelampe.

Urinal (tissepose).

Flyets papirer (Owners Manual eller Flight Handbook).

Fortøjningsgrej.

KDA Airfield Manual eller AIP DK vol I, eller anden airfield manual der omfatter Danmark. (senest opdatering).

ICAO kort Danmark. (seneste udgave).

Computer (manuel eller elektronisk).

Blanke drifflyveplaner.

Målelineal (med NM eller KM markering).

Solbriller.

